



# CÔNG TY CỔ PHẦN CHO THUÊ MÁY BAY VIỆT NAM

## Nội dung:

### *I/ TÌNH HÌNH VẬN CHUYỂN HÀNH KHÁCH VÀ HÀNG HOÁ QUỐC TẾ.*

- 1. Tình hình kinh tế thế giới những tháng đầu năm 2009.*
- 2. Vận chuyển hàng không hành khách và hàng hoá quốc tế.*
- 3. Thị trường thuê mua máy bay trên thế giới*
- 4. Dự báo thị trường.*

### *II/ VẬN CHUYỂN HÀNG KHÔNG TẠI VIỆT NAM Q1/2009*

- 1. Tình hình kinh tế trong nước.*
- 2. Vận chuyển hành khách và hàng hóa trong nước.*
  - 2.1. Tình hình 3 tháng đầu năm & công tác điều hành.*
  - 2.2. Kết quả sản xuất kinh doanh của các hãng hàng không trong nước.*
- 3. Tình hình thuê mua máy bay trong nước.*
- 4. Dự báo tình hình*

## **BÁO CÁO THỊ TRƯỜNG HÀNG KHÔNG QUÝ 1/2009**

\*\*\*\*\*

**THỰC HIỆN:**

**PHÒNG QUẢN LÝ MÁY BAY**

# I. TÌNH HÌNH VẬN CHUYỂN HÀNH KHÁCH VÀ HÀNG HOÁ QUỐC TẾ.

## 1. Tình hình kinh tế thế giới những tháng đầu năm 2009.

Thế giới đã bước qua năm 2008 đen tối với những biến động kinh tế dữ dội. Sự suy sụp của các nền kinh tế lớn đã kéo theo những ảnh hưởng xấu tới các nền kinh tế nhỏ mà sự sụp đổ mới đây của chính phủ Iceland do khủng hoảng tài chính chỉ là một trong những minh chứng điển hình nhất.

Năm 2009, sự suy giảm kinh tế toàn cầu chưa có dấu hiệu dừng lại. Những đợt cắt giảm nhân công liên tiếp từ những tập đoàn, hãng sản xuất lớn nhất thế giới tô đậm thêm bức tranh ảm đạm của sự thất vọng, nếu không muốn nói là hoảng loạn của các ông chủ lớn nhằm tái cơ cấu bộ máy vượt qua khó khăn. Tại Mỹ, Microsoft tuyên bố cắt giảm 5000 lao động, trong khi đó, Intel, cũng tuyên bố sa thải 6000 công nhân. Cuối tháng Một, hàng loạt những đại công ty khác cũng thông báo số lượng công việc cắt giảm với mức kỉ lục. Caterpillar và Pfizer, hai ‘con khủng long’ trong ngành xây dựng và dược phẩm thế giới cùng sa thải tổng số gần 40.000 nhân công trên toàn cầu. Ở một mức độ thấp hơn, công ty viễn thông Sprint Nextel cắt giảm 8.000 công nhân, Home Depot, tập đoàn bán lẻ đồ gia dụng lớn nhất thế giới cho 7.000 lao động nghỉ việc, trong khi đó General Motors, đại gia của ngành sản xuất ô tô cũng nói lời chia tay với thêm 2.000 nhân viên. Điều kì lạ là tất cả những tuyên bố sa thải trên đây chỉ diễn ra cách nhau trong vài giờ đồng hồ như một phản ứng dân chuyen.

Tình hình tại Mỹ chỉ là nét lớn trong bức tranh việc làm ảm đạm trên toàn cầu. Báo cáo về ‘Những xu hướng lao động toàn cầu’ (The global employment trends) của Văn phòng Lao động Quốc tế ILO (International Labour Office) mới đây dự đoán số lượng người thất nghiệp trên khắp thế giới có thể đạt ngưỡng 50 triệu người, trong đó khu vực Châu Á Thái Bình Dương chiếm gần hai phần ba, ở mức 27 triệu.

Trước diễn biến phức tạp của cuộc khủng hoảng tài chính, kinh tế thế giới năm 2009 có nguy cơ suy thoái trên diện rộng. Kinh tế khó khăn khiến người tiêu dùng và các doanh nghiệp không còn đủ khả năng tài chính để đáp ứng nhu cầu tiêu dùng và đầu tư. Niềm tin của người dân giảm sút, tỷ lệ thất nghiệp tăng mạnh... tạo nên một bức tranh ảm đạm của nền kinh tế thế giới năm 2009. Theo IMF, tăng trưởng kinh tế toàn cầu năm 2009 chỉ đạt 2,2% (năm 2008: 3,7%) trong đó hầu hết các nước phát triển đều tăng trưởng âm, tính chung tăng trưởng kinh tế ở các nước này sẽ giảm từ 1,4% năm 2008 xuống -0,3% năm 2009 (trong đó, Mỹ: -0,7%; Khu vực đồng EUR: -0,5%; Nhật Bản: -0,2%; Anh: -1,3%)<sup>1</sup>, các nước đang phát triển mặc dù tăng trưởng vẫn dương nhưng mức tăng trưởng sẽ sụt giảm mạnh do xuất khẩu và đầu tư suy giảm (Trung Quốc: 8,5%; Ấn Độ: 6,3%; ASEAN5: 4,2%; Nga: 3,5%; các nước Trung-Đông Âu: 2,5%).

<sup>1</sup> IMF Note on Global Economic Policies and Prospects Executive Summary 031909

Mặc dù lên tiếng thúc giục các nước cần mạnh tay hơn với các gói hỗ trợ tài chính và kích thích kinh tế, song các chuyên gia IMF lại thận trọng với cách thức sử dụng những gói kích thích này. Theo ông Olivier Blanchard, trưởng kinh tế gia của IMF, chính phủ các nước cần kích thích tiêu dùng hơn là cắt giảm thuế bởi việc này sẽ khiến người dân hướng vào dự trữ tiền hơn là đem ra tiêu dùng. Ông nói: “Vấn đề ở đây là các khoản hỗ trợ phải hướng tối đa vào kích thích nhu cầu càng nhanh càng tốt. Trong hoàn cảnh hiện nay, hướng trọng tâm vào tiêu dùng tốt hơn là cắt giảm thuế bởi nó có hiệu quả ngắn hạn cao hơn”. IMF hi vọng nếu các chương trình kích thích kinh tế đạt hiệu quả và thị trường tài chính ổn định, nền kinh tế thế giới sẽ bắt đầu tăng tốc trở lại vào năm 2010, tuy nhiên tổ chức này cũng cảnh báo thời gian và tốc độ của sự phục hồi là hoàn toàn không chắc chắn.

Trong khi toàn bộ nền kinh tế thế giới là một bức tranh đậm sắc xám thì có vẻ như điểm sáng duy nhất chính là Trung Quốc. Phát biểu tại Diễn đàn kinh tế Thế giới diễn ra tại Davos, Thụy Sĩ, Thủ tướng Trung Quốc Ôn Gia Bảo cho rằng Trung Quốc sẽ giữ một vai trò quan trọng hơn trong một trật tự kinh tế mới. Thủ tướng Trung Quốc cũng tự tin vào mục tiêu tăng trưởng 8% trong năm nay của nước này, dù cho GDP Trung Quốc đã sụt giảm xuống mức kỉ lục.

Trong quý tư năm 2008, kinh tế Trung Quốc bắt đầu gặp khó khăn. Lạm chi ngân sách và các khoản vay ngân hàng đều tăng cao. Dù cho đã có những chính sách thắt chặt chi tiêu và vay vốn, nhưng có vẻ như trong tương lai gần, kinh tế nước này sẽ có những bước lùi đầu tiên. Quan hệ thương mại giữa Trung Quốc và các đối tác khác cũng có những bất đồng, Bộ trưởng Tài chính Hoa Kỳ Timothy Geithner cáo buộc Trung Quốc duy trì đồng nội tệ yếu để kích thích kinh tế, trong khi đó Liên minh Châu Âu EU vừa ra các biện pháp chống bán phá giá từ các nhà sản xuất Trung Quốc. Phân tích vấn đề này, giáo sư Ross Garnaut, một kinh tế gia và từng là cựu đại sứ Úc tại Trung Quốc cho biết nếu muốn làm điểm tựa cho kinh tế toàn cầu, Trung Quốc và phải duy trì sự tăng trưởng mạnh và mối quan hệ thương mại tốt với các đối tác quan trọng. Để làm được điều này, cốt lõi chính là một nền kinh tế mở. Đây cũng là điều mà chính phủ nước này luôn khẳng định.

Dù bức tranh kinh tế thế giới năm 2009 còn nhiều âu lo và bi quan, song như lời của tổng thống Mỹ Obama, các thách thức rất nghiêm trọng, rất nhiều và rất thật, tuy nhiên mọi người sẽ cùng chung tay để giải quyết, bởi lẽ chúng ta đã lựa chọn hi vọng thay vì sợ hãi, cùng hướng tới một mục tiêu chung thay vì xung đột và bất hòa. Trên tinh thần đó, hãy cùng hi vọng về một năm mới tươi sáng hơn cho mỗi người dân trên khắp thế giới.

## **2. Vận chuyển hàng không hành khách và hàng hoá quốc tế.**

### **2.1. Tổng quan.**

Từ những khó khăn nói chung của nền kinh tế toàn cầu và những hệ lụy của nó dẫn đến vận chuyển hàng khách/km trong tháng 2/09 tiếp tục giảm khoảng 10,1%

so với mức giảm 5,6% vào tháng 1/2009. Ngược lại, có vẻ như mức sụt giảm của vận chuyển hàng hóa đã chạm đáy với mức giảm 22,1% so với năm 2008 sau khi giảm 23,2% vào tháng 1/2009.

Vận chuyển hàng hóa có vẻ như đã tìm thấy đáy của mình do các nhà sản xuất trên thế giới bắt đầu dừng việc cắt giảm đầu tư sản xuất. Trước đó, các nhà sản xuất buộc phải cắt giảm đầu tư sản xuất nhằm đối phó với suy thoái kinh tế khiến vận chuyển hàng hóa các tháng cuối năm 2008 sụt giảm nghiêm trọng. Tuy nhiên, cũng chưa có tín hiệu nào cho sự phục hồi vận chuyển hàng hóa cũng như chưa có gì đảm bảo rằng việc cắt giảm vận chuyển hàng hóa sẽ không tiếp diễn. Mặt khác, suy giảm vận chuyển hàng khách còn do nguyên nhân chỉ số lòng tin của người tiêu dùng vào tình trạng thất nghiệp tại nhiều quốc gia tiếp tục suy giảm

Sự sụt giảm vận chuyển hàng không trong tháng 2 lan rộng tại ba khu vực chính trên thế giới là khu vực Châu Á-Thái Bình Dương, Châu Âu và khu vực Bắc Mỹ đã cho thấy suy thoái kinh tế thế giới đã trầm trọng hơn trước rất nhiều. Duy chỉ có khu vực Trung Đông ghi nhận mức tăng 0,4% trong tháng 2/2009.

Sự sụt giảm của ngành hàng không cho thấy nhu cầu đi lại và vận chuyển hàng hóa giảm mạnh. Tải hành khách giảm 5,9% trong tháng 2 sau khi giảm 2% trong tháng 1. Đối với 03 khu vực kinh tế lớn trên thế giới là Châu Á-Thái Bình Dương, Châu Âu, Bắc Mỹ, mức tải hành khách giảm đã vượt mức 7%. Chỉ có các hãng hàng không khu vực Trung Đông mới có mức tải hành khách đạt tăng trưởng dương. Tuy nhiên, không có khu vực nào mà các hãng hàng không có khả năng điều chỉnh lại năng lực vận chuyển một cách nhanh chóng nhằm đáp ứng nhu cầu đang suy giảm. Hệ số tải giảm trung bình 3,2% tính đến tháng 2/2009 với mức giảm lớn nhất 4,7% thuộc về khu vực Trung Đông. Nhìn chung, trong Quý 1/2009, với tình hình tiếp tục xấu như vậy, áp lực lên mục tiêu lợi nhuận của các hãng hàng không ngày một nặng hơn. Hệ lụy là cổ phiếu của các hãng hàng không tiếp tục suy giảm. Tính đến hết tháng 2/09, giá cổ phiếu ngành hàng không giảm 18% so với tháng 1 và giảm 64% so với thời kì tăng trưởng đỉnh cao của ngành vào cuối năm 2007<sup>2</sup>.

## **2.2. Vận chuyển hành khách quốc tế**

Vận chuyển hành khách quốc tế đã sụt giảm nhanh chóng trong tháng 2/2009 với mức giảm 10,1% so với mức 5,6% trong tháng 1/2009. Lịch sử ngành vận tải hàng không thế giới đã từng chứng kiến mức sụt giảm 20% trong các tháng kế tiếp kể từ sau sự kiện khủng bố 11/9 và dịch SARS nhưng thị trường thế giới đã phục hồi nhanh chóng sau những sự kiện trên. Trong các năm 1991 và 2001, thị trường vận tải hàng không quốc tế đã có mức suy giảm lớn nhất từ 3 – 4%. Tuy nhiên nếu so với mức suy giảm như hiện tại thì mức suy giảm trong quá khứ vẫn chưa thấm vào đâu. Vận chuyển hành khách đã giảm 1% từ tháng

---

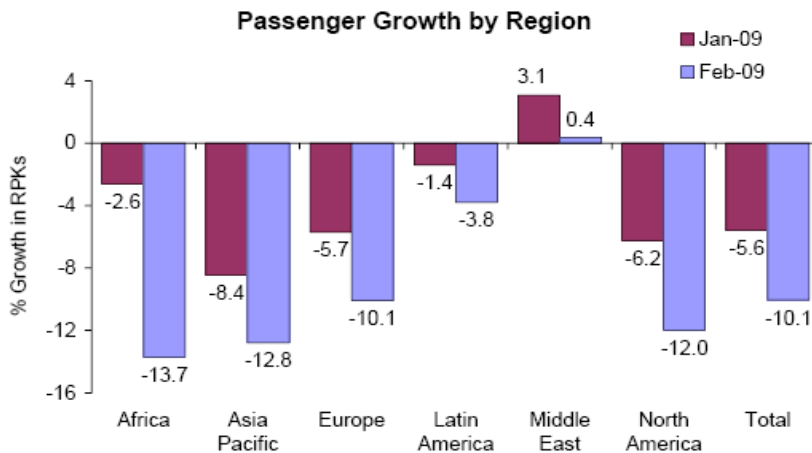
<sup>2</sup> IATA AirlinesFinancialMonitorMar09

12 đến tháng 1 và 2 % từ tháng 1 đến tháng 2 với tỉ lệ tăng trung bình hàng năm là hơn 20%. Biểu đồ sau đây sẽ cho thấy sự biến động nói trên.



Vận chuyển hành khách quốc tế.

(Nguồn: IATA)



Tăng trưởng vận chuyển hành khách theo khu vực.

(Nguồn: IATA)

Sụt giảm vận chuyển hàng không trong tháng 2 lan rộng tại ba khu vực chính trên thế giới. Tại khu vực Châu Á-Thái Bình Dương, vận chuyển hàng không tiếp tục giảm 12,8% trong thời gian Tết âm lịch Trung Hoa. Khu vực Châu Âu giảm 10,1% và khu vực Bắc Mỹ giảm 12% đã cho thấy suy thoái kinh tế thế giới đã trầm trọng hơn trước rất nhiều. Mức suy giảm vận chuyển hành khách nhanh như vậy cho thấy rằng chỉ số lòng tin tiêu dùng tháng 2/09 tiếp tục giảm tại Mỹ, Châu Âu và các khu vực khác<sup>3</sup>.

Tại các thị trường khác lại diễn ra xu hướng trái ngược. Trong khi các hãng hàng không Trung Đông tiếp tục mở rộng dịch vụ và tăng tải với mức vận chuyển hành khách tăng 0,4% trong tháng 2/09 thì các hãng hàng không Châu Phi lại ghi nhận có mức sụt giảm mạnh nhất là 13,7%. Các hãng thuộc khu vực Châu Mỹ Latin có mức giảm 3,8% do suy thoái kinh tế đã làm ảnh hưởng đến thương mại.

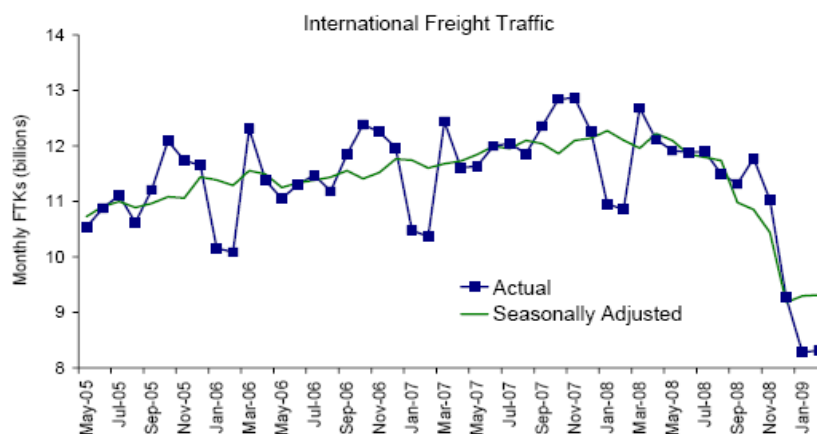
### 2.3. Vận tải hàng hóa

<sup>3</sup> IATA Monthly Traffic Analysis

Biểu đồ dưới đây cho thấy suy giảm vận tải hàng hóa quốc tế có khả năng đã chạm đáy sau 3 tháng giảm mạnh vào cuối năm 2008. Vận tải hàng hóa quốc tế giảm còn 22,1% trong tháng 2 sau khi so với mức giảm 23,2% vào tháng 1. Tuy nhiên, nếu tính riêng từng tháng kể từ tháng 12/2008 thì đây chỉ là mức tăng nhỏ không đáng kể.

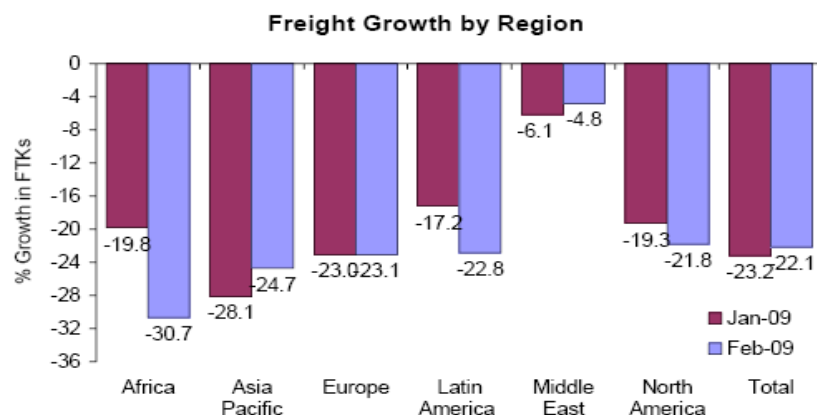
Vận chuyển hàng hóa quốc tế.

Nguồn: IATA



Tăng trưởng vận chuyển hàng hóa theo khu vực.

Nguồn: IATA



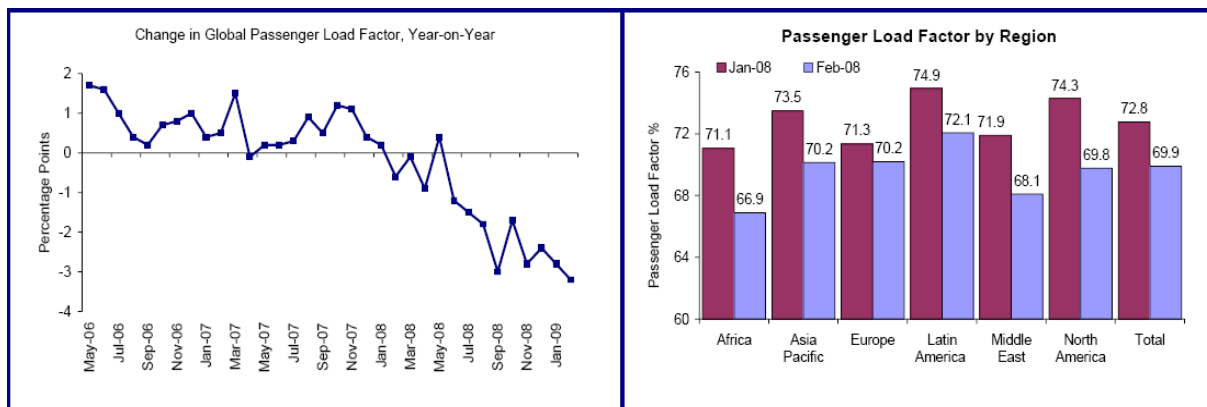
Vận tải hàng không quốc tế suy giảm mạnh nhất vào tháng 11 và tháng 12/2008 là do suy thoái kinh tế lan rộng và đặc biệt là việc thực hiện cắt giảm sản xuất của các nhà máy và kết quả là việc vận chuyển hàng hóa như các thiết bị bán dẫn và phụ tùng ô tô cũng sụt giảm. Các kết quả thống kê trong vòng 3 tháng qua cho thấy đầu vào và đầu ra hàng hóa tại các nhà máy trên thế giới đã sụt giảm cũng đồng nghĩa với việc vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không suy giảm theo.

Khủng hoảng tài chính thế giới dẫn đến khủng hoảng sản xuất, ảnh hưởng không những đến thương mại toàn cầu mà còn cả vận tải hàng hóa bằng đường hàng không và các nước có nền kinh tế hướng ra xuất khẩu. Ngoại trừ khu vực Trung Đông, vận tải hàng hóa bằng đường hàng không tại hầu hết các khu vực khác trên thế giới đều có mức giảm trên 20%<sup>4</sup>.

<sup>4</sup> IATA Monthly Traffic Analysis

## 2.4. Hệ số tải giảm do tải cung ứng giảm

Ngành hàng không đang suy giảm dẫn đến các hãng buộc phải cơ cấu lại kế hoạch kinh doanh nhằm đối phó với sự suy giảm nhu cầu vận chuyển hành khách và hàng hóa. Tại thị trường Mỹ, các hãng hàng không nước này đã thực hiện việc cơ cấu từ rất sớm và đi vào thực chất hơn như thực hiện việc sát nhập, mặc dù các hãng vẫn đang vật lộn với sự suy giảm nhu cầu vận chuyển hàng không. Tuy nhiên, tại thị trường hàng không quốc tế, điều này là không khả thi. Việc sát nhập là điều không thể giữa các hãng hàng không nước này với nước khác do những quy định về mặt luật pháp đối với sở hữu và kiểm soát, trong khi đó những quy định về việc cắt hạ cánh tại các sân bay đông đúc đã làm hạn chế đến việc cắt giảm dịch vụ. Do tải cung ứng giảm 5,9% trong tháng 2 cao hơn so với mức giảm 2% trong tháng 1 cộng với nhu cầu giảm 10,1%, hệ số tải đã giảm 3,2%<sup>5</sup>.



Biểu đồ hệ số tải (Nguồn: IATA)

## 3. Thị trường thuê mua máy bay trên thế giới.

### 3.1. Tình hình sản xuất của các hãng chế tạo máy bay.

- Khủng hoảng kinh tế toàn cầu đã thực sự ảnh hưởng đến kế hoạch sản xuất và kế hoạch bán hàng của hai hãng chế tạo máy bay hàng đầu thế giới là Boeing và Airbus với lượng đặt hàng giảm sút trong khi đầu ra sản phẩm của hai hãng này vẫn giữ ở mức cao. Tổng số lượng đặt hàng rỗng của hai hãng này chỉ đạt con số 4 máy bay (do khách hàng đã hủy đặt hàng 32 máy bay Boeing 787) so với 683 máy bay trong cùng thời điểm Quý 1/2008.

Tuy không rơi vào tình cảnh bị khách hàng hủy đặt hàng với số lượng lớn như Boeing ở dòng B787, nhưng Airbus cũng chỉ có bán được 08 máy bay sau khi bị khách hàng hủy đặt hàng 14 máy bay, tập trung chủ yếu tại dòng A320. Boeing kết thúc Quý 1/2009 với số lượng đặt hàng âm 04 máy bay. Boeing chỉ bán được 28 máy bay gồm 24 máy bay ở dòng B737, 4 máy bay B777 nhưng số đặt hàng B787

<sup>5</sup> IATA Monthly Traffic Analysis.

bị huỷ lên đến 32 máy bay. Tình hình tại Airbus có vẻ khả quan hơn trong tháng 3 với số lượng đặt hàng máy bay đạt 16 chiếc, trong đó Aircraft Purchase Fleet của Ireland đặt mua 10A320, Korean Air đặt mua 06 A330-200. Trước đó vào tháng 2, Korean Air đã đặt hàng 02 A380<sup>6</sup>.

AIRBUS AND BOEING DELIVERIES AND ORDERS – Q1 2009							
2009				2008			
	Deliveries	Changes*	Net orders	End Q1 Backlog	Deliveries	Net orders	End Q1 Backlog
<b>Airbus</b>							
A310	0	0	0	0	0	0	5
A320 Family	101	-14	0	2,497	102	290	2,700
A330	13	0	6	418	18	51	388
A340	2	0	0	22	1	0	40
A350	0	0	0	483	0	51	371
A380	0	0	2	187	2	3	189
<b>Total</b>	<b>116</b>	<b>-14</b>	<b>8</b>	<b>3,607</b>	<b>123</b>	<b>395</b>	<b>3,693</b>
<b>Boeing</b>							
737	91	0	24	2,203	87	186	2,175
747-400	4	0	0	4	4	0	18
747-8	0	0	0	106	0	1	104
767	3	0	0	67	3	0	49
777	23	0	4	331	21	26	362
787	0	-32	32	878	0	75	892
<b>Total</b>	<b>121</b>	<b>-32</b>	<b>-4</b>	<b>3,589</b>	<b>115</b>	<b>288</b>	<b>3,600</b>
<b>GRAND TOTAL</b>	<b>237</b>	<b>-46</b>	<b>4</b>	<b>7,196</b>	<b>238</b>	<b>683</b>	<b>7,293</b>

Airbus and Boeing deliveries/order in Q1/2009.

Source:  
flightglobal.com

Một thông tin đáng lưu ý đối với các khách hàng của chương trình B787 đó là việc Boeing thông báo một trong số sáu tàu bay của chương trình bay thử B787 đã lắp ráp xong và đưa vào xưởng phun sơn. Các tàu bay còn lại đang được hoàn thiện và dự kiến vào Quý 2/2009, Boeing sẽ tiến hành bay thử lần đầu.

- Tính đến hết tháng 1/2009, tổng số đặt hàng dòng CRJ của Bombardier đạt 1.673 máy bay, Bombardier chuyển giao được 1.527 máy bay và số lượng đặt hàng chưa chuyển giao đạt 146 máy bay. Embrare cũng dự tính sẽ chuyển giao khoảng 115 máy bay thương mại cho các khách hàng trong năm 2009, giảm khoảng 20% so với lượng máy bay chuyển giao trong năm 2008 do khủng hoảng kinh tế, 127 máy bay thương gia bao gồm các dòng Phenom, Lineage, Legacy cho các khách hàng trong năm 2009. Tính đến hết tháng 3/2009, tổng số đặt hàng máy bay của ATR đạt 985 chiếc, hãng cũng đã thực hiện chuyển giao 815 máy bay cho các khách hàng trên toàn cầu.

### 3.2. Tình hình thuê mua máy bay.

DAE Capital sẽ mua 8 B787-800 từ Garuda Indonesia và thực hiện việc cho hãng này thuê lại. Những máy bay này sẽ được chuyển giao từ tháng 6/2009.

<sup>6</sup> Source: www.flightglobal.com

BOC Aviation đã kết thúc thương vụ mua và cho thuê lại 04 B787-800 đối với Virgin Blue Airlines. Thương vụ này bao gồm 01 máy bay được chuyển giao vào cuối năm 2008, 03 máy bay mới sẽ được chuyển giao vào quý 4/2009. Thời hạn cho thuê kéo dài trong 10 năm. Virgine Blue là hãng hàng không lớn thứ 2 của Australia với 32% thị phần. Hãng này sẽ sử dụng các máy bay nói trên vào các đường bay nội địa và trong khu vực Thái Bình Dương. Ngoài ra BOC cũng thực hiện việc mua và cho thuê lại 06 B787-800 đối với Alaska Airlines trong tháng 2. Tất cả các máy bay nói trên được cho thuê với thời hạn 12 năm.

Cyprus Airways sẽ thuê 02 A320 từ công ty cho thuê máy bay của Ireland nhằm tăng tải cung ứng. Thời hạn cho thuê đối với 2 máy bay nói trên là 6 năm và sẽ được chuyển giao trong 02 tháng 3 và tháng 4.

Liên quan đến tương lai của ILFC, China Investment Corporation-CIC đang có ý định muốn mua lại công ty cho thuê máy bay hàng đầu thế giới này<sup>7</sup>. Quỹ đầu tư quốc gia trị giá 200 tỉ USD của Trung Quốc này đang thảo luận với các ngân hàng khác của Trung Quốc nhằm mua lại ILFC. CIC đã đề cập đến vấn đề trên với Ngân hàng Công thương Trung Quốc ICBC, Ngân hàng Trung Quốc BOC với mục đích thành lập một liên doanh để mua lại ILFC, công ty cho thuê máy bay hàng đầu thế giới với giá trị lên đến 8 tỉ USD. ICBC là ngân hàng thương mại lớn nhất thế giới tính theo giá trị thị trường. BOC hiện đang sở hữu BOC Aviation, công ty cho thuê máy bay lớn nhất Châu Á. Hiện tại, AIG, công ty mẹ của ILFC đang tiến hành bán bớt một số nhánh hoạt động của mình để lấy tiền trả lại Chính phủ Mỹ. ILFC là nhánh hoạt động đáng giá nhất của AIG. Ngoài ra cũng có một số các quỹ tư nhân khác quan tâm đến việc mua lại ILFC như Carlyle Group và Kohlberg Kravis Roberts cũng như quỹ đầu tư quốc gia như Temasek, Istithmar World và Kuwait Investment Authority. ILFC cần một nhà đầu tư có thể tiếp cận với nguồn vốn giá rẻ và khả năng thanh toán lớn để có thể tài trợ cho các hoạt động mua máy bay trước khi cho thuê lại. Tuy nhiên, một số chuyên gia phân tích tài chính cho rằng, giá trị tài sản của ILFC quá lớn cho một quỹ đầu tư hoặc một công ty nào đó có ý định mua lại. Việc mua lại ILFC chỉ có thể được xem xét khi các nhà đầu tư cùng liên kết với nhau lại. Đây là cơ hội hiếm có cho người Trung Quốc thống trị thị trường cho thuê máy bay. Họ đã sở hữu BOC Aviation, công ty cho thuê máy bay có đội bay lớn và hiện đại, mặt khác họ cũng sở hữu một phần công ty cho thuê máy bay khác nhỏ hơn có tên Dragon Aviation. Các công ty cho thuê máy bay Trung Quốc không những hoạt động trong thị trường trong nước mà còn trở thành những công ty sở hữu máy bay lớn nhất của ngành hàng không quốc gia. Airbus dự báo trong vòng 20 năm tới, Trung Quốc sẽ cần khoảng 3.000 máy bay mới với giá trị lên tới 300 tỉ USD.

#### **4. Dự báo thị trường.**

---

<sup>7</sup> AVMARK Newsletter Mar09.

IATA dự báo thị trường hàng không thế giới năm 2009 sẽ tiếp tục suy giảm do suy thoái kinh tế toàn cầu theo đó, vận chuyển hành khách giảm 5,7%, vận chuyển hàng hóa giảm 13% và lợi nhuận của ngành giảm 12% còn 63 tỉ USD. Do nhu cầu vận chuyển hàng không suy giảm nên dự báo tải cung ứng sẽ giảm 6% và cùng với việc “hedging” nhiên liệu của các hãng hàng không, mức lỗ ròng của ngành trong năm 2009 sẽ ở mức 4,6 tỉ USD.

## **II. VẬN CHUYỂN HÀNG KHÔNG TẠI VIỆT NAM Q1/2009.**

### **1. Tình hình kinh tế trong nước.**

Tình hình kinh tế trong quý I/2009 đã diễn biến theo đúng nhận định của nhiều chuyên gia kinh tế, rằng năm nay, kinh tế sẽ khó khăn hơn năm 2008.

Bằng chứng rõ ràng nhất, theo số liệu của Tổng cục Thống kê, có lẽ là ở mức tăng trưởng của khu vực công nghiệp và xây dựng chỉ ước đạt 1,5% (cùng kỳ năm trước 8,15%). Trong khi đó, lĩnh vực dịch vụ ước tăng 5,4%, thấp đáng kể so với mức 8,05% cùng kỳ năm ngoái. Thậm chí, khu vực nông, lâm, thủy sản- vốn được cho là sẽ tăng trưởng khá tốt trong năm nay - cũng chỉ tăng 0,4% trong quý I/2009 (cùng kỳ năm ngoái tăng 2,86%).

Tính chung, tăng trưởng GDP của Việt Nam trong quý đầu năm chỉ ở mức khoảng 3,1%. Mặc dù vẫn là tín hiệu đáng mừng, nhất là trong bối cảnh hầu hết các nền kinh tế trên thế giới đều tăng trưởng âm, song đây là mức tăng rất thấp so với con số 7,4% cùng kỳ năm ngoái, cũng như chỉ tiêu tăng trưởng từ 6 đến 6,5% đã được đề ra cho năm nay. Suy giảm kinh tế đã bộc lộ ngày càng rõ nét hơn, nhất là ở khu vực sản xuất công nghiệp.

Số liệu thống kê cho thấy, giá trị sản xuất công nghiệp trong quý I/2009 chỉ đạt 152.900 tỷ đồng, tăng 2,1% so với cùng kỳ năm 2008 (cùng kỳ tăng 16,3%). Đáng nói là, ngoại trừ một số mặt hàng như dầu thô, bia, xi măng có mức tăng trưởng trên 10%, còn phần lớn các sản phẩm công nghiệp khác đều tăng rất thấp, thậm chí giảm mạnh. Chẳng hạn, sản xuất kính thủy tinh giảm khoảng 40%; giấy, bìa giảm trên 39%, vải dệt từ sợi bông giảm 38,3%...

Nếu tính theo địa phương, thì đáng lo là TP.HCM - trung tâm công nghiệp lớn của cả nước - giá trị sản xuất công nghiệp trong quý I chỉ đạt mức tăng 1,9%. Nguyên nhân của tình trạng này là do doanh nghiệp gặp nhiều khó khăn trong việc tìm đầu ra cho sản phẩm. Do nhiều mặt hàng công nghiệp tồn kho lớn, tiêu thụ chậm, nên doanh nghiệp buộc phải cắt giảm sản xuất.

Trong khi đó, xuất khẩu vẫn đang gặp khó khăn lớn. Trong quý I/2009, kim ngạch xuất khẩu ước đạt khoảng 13,48 tỷ USD, tăng 2,4% so với cùng kỳ năm 2008 (cùng kỳ tăng 22,7%). Điều đáng chú ý là nếu trừ đi tới 2,287 tỷ USD xuất khẩu vàng, đá quý (mà phần lớn là xuất khẩu vàng), thì kim ngạch xuất khẩu giảm 13,8% so với cùng kỳ năm trước. Yếu tố thứ ba có vai trò quan trọng tới tăng

trường kinh tế là khu vực dịch vụ cũng chỉ tăng trưởng 5,4% trong quý I này. Không chỉ du lịch, vận tải suy giảm, mà lĩnh vực kinh doanh bán lẻ và dịch vụ trong nước cũng bị tác động do thu nhập và nhu cầu có khả năng thanh toán của dân cư giảm nhiều. Trong quý I, tổng mức lưu chuyển hàng hóa ước đạt 270.000 tỷ đồng, tăng 21,9% so với cùng kỳ năm 2008<sup>8</sup>.

Mức tăng này là khá cao, song nếu trừ đi yếu tố giá cả (14,47%) thì khá thấp. Cầu giảm, mà một trong những dấu hiệu khá rõ là chỉ số giá tiêu dùng trong tháng 3/2009 âm 0,17% so với tháng trước, khiến đầu ra của doanh nghiệp gặp nhiều khó khăn. Điều này tất yếu sẽ ảnh hưởng tới hiệu quả sản xuất - kinh doanh của doanh nghiệp.

Trong bối cảnh cuộc khủng hoảng tài chính toàn cầu còn tiếp tục diễn biến phức tạp, thì mục tiêu đạt mức tăng trưởng GDP 6-6,5% trong năm nay chắc chắn trở nên hết sức khó khăn. Các định chế nước ngoài cũng đã đưa ra các dự báo khác nhau về tăng trưởng GDP của Việt Nam và không dự báo nào vượt quá con số 5,5%. Ngân hàng Thế giới (WB) và Ngân hàng Phát triển châu Á (ADB) dự báo, tăng trưởng của Việt Nam năm nay sẽ ở mức 5,5%, Quỹ Tiền tệ quốc tế (IMF) dự báo 4,75%, Ngân hàng Citi Group dự báo là 5,2%, còn Ngân hàng Deutsche Bank đưa ra con số 4%.

Tất cả những khó khăn nêu trên cũng sẽ ảnh hưởng đến vận tải hàng không trong nước và vận tải quốc tế của các hãng hàng không Việt Nam

## **2. Vận chuyển hành khách và hàng hóa trong nước.**

### **2.1. Tình hình 3 tháng đầu năm & công tác điều hành:**

Nền kinh tế trong nước tiếp tục chịu ảnh hưởng mạnh của khủng hoảng toàn cầu. Theo đó, tình hình SXKD của các hãng hàng không trong nước ngày càng phải đối mặt với nhiều khó khăn. Khó khăn lớn nhất là thị trường vận tải hành khách và hàng hóa suy giảm so với năm 2008, tổng thị trường giảm 1,7% so với cùng kỳ năm 2008, riêng thị trường quốc tế giảm 9,3%. Bên cạnh đó tỷ giá đồng đô-la Mỹ biến động phức tạp làm tăng chi phí chênh lệch tỷ giá trong quý I/2009. Riêng với Vietnam Airlines, chênh lệch tỉ giá làm tăng chi phí lên hơn 460 tỷ đồng. Khủng hoảng kinh tế toàn cầu còn làm cho thị trường hàng không suy giảm mạnh, cạnh tranh giữa các hãng hàng không ngày càng trở nên quyết liệt hơn trên cả đường bay nội địa và quốc tế.

Trước tình hình đó, ngay từ đầu năm, các hãng hàng không đã triển khai kế hoạch năm 2009 theo nhiều hướng, sẵn sàng ứng phó với những biến động của thị trường. Mục tiêu năm 2009 của Vietnam Airlines là duy trì quy mô sản xuất, không cắt giảm lao động, không thu hẹp mạng đường bay, không tăng giá vé nhằm thực hiện chủ trương kích cầu đầu tư và tiêu dùng nội địa của Chính phủ. Trong quý

---

<sup>8</sup> Nguồn: Tổng cục Thống kê, tháng 3/09

I/2009, Vietnam Airlines còn mở thêm được hai đường bay mới từ Hà Nội đi Cần Thơ và Quy Nhơn, góp phần phát triển kinh tế các vùng miền trong cả nước.

Một tín hiệu đáng mừng khác đó là việc các ngân hàng trong nước cũng hỗ trợ ngành hàng không trong nước thông qua một số dự án tín dụng. Ngày 6/3/2009, tại Hà Nội, Ngân hàng Đầu tư và Phát triển Việt Nam (BIDV) đã ký thoả thuận hợp tác toàn diện và một số dự án tín dụng với Tổng công ty hàng không Việt Nam (Vietnam Airlines), giai đoạn 2009 - 2011.

Theo đó, BIDV cam kết cung cấp và làm đầu mỗi thu xếp cho Vietnam Airlines các khoản tín dụng nhằm đáp ứng kịp thời nhu cầu vốn lưu động phục vụ hoạt động sản xuất kinh doanh và các dự án khả thi của Vietnam Airlines trong giai đoạn 2009-2011 với tổng giá trị khoảng 7.000 tỷ đồng. Trong đó, hạn mức tín dụng ngắn hạn là 2.000 tỷ đồng, xấp xỉ 100 - 120 triệu USD và vốn trung, dài hạn khoảng 5.000 tỷ đồng. Trước mắt, hai bên đã ký hai hợp đồng tín dụng cho các dự án trọng điểm với tổng trị giá 322,096 tỷ đồng. Cụ thể, BIDV sẽ cho Vietnam Airlines vay 271, 326 tỷ đồng cho dự án Hangar sửa chữa máy bay thân rộng A75, thời hạn vay 144 tháng (trong đó thời gian ân hạn 24 tháng) kể từ ngày bên vay rút tiền vay lần đầu tiên<sup>9</sup>.

Bên cạnh đó, Chính phủ cũng chung tay góp sức cùng các doanh nghiệp hàng không trong nước thực hiện vượt khó. Ngày 25/3/2009, tại Văn phòng Chính phủ, dưới sự chủ trì của Thủ tướng Nguyễn Tấn Dũng, Thường trực Chính phủ đã làm việc với lãnh đạo Tổng Công ty Hàng không Việt Nam (Vietnam Airlines) về tình hình sản xuất kinh doanh, đặc biệt là tháo gỡ những vướng mắc, khó khăn và tranh thủ thời cơ thuận lợi, đưa Vietnam Airlines trở thành hãng hàng không mạnh ở khu vực và thế giới<sup>10</sup>.

Thủ tướng Nguyễn Tấn Dũng đánh giá cao nỗ lực Vietnam Airlines trong những năm qua, nhất là năm 2008, trước bối cảnh kinh tế thế giới có biến động nhưng Vietnam Airlines đã nghiêm túc thực hiện chỉ đạo của Chính phủ, tìm cách vượt qua khó khăn để hoàn thành nhiệm vụ như không cắt giảm đường bay nhưng số lượng hành khách và hàng hóa tăng, góp phần quan trọng vào phát triển kinh tế xã hội của đất nước. Đồng thời, Vietnam Airlines đảm bảo an ninh, an toàn, kinh doanh có lãi, bảo toàn được vốn... Từ đó, Vietnam Airlines triển khai có hiệu quả kế hoạch đầu tư máy bay mới, đào tạo nguồn nhân lực, cải cách tiền lương và xử lý tốt các vụ việc sau thanh tra. Tuy nhiên, Thủ tướng chỉ ra những tồn tại mà Vietnam Airlines cần khắc phục về chất lượng dịch vụ, đội ngũ cán bộ, đặc biệt là giáo dục đạo đức để xảy ra 1 số vụ việc đáng tiếc gây ảnh hưởng uy tín của ngành cũng như quốc gia...

Tháo gỡ những vướng mắc, khó khăn, Thủ tướng đồng ý Vietnam Airlines triển khai nhanh tiến độ mua mới máy bay thân rộng với tinh thần đàm phán và ký

---

<sup>9</sup> Nguồn: [www.vneconomy.vn](http://www.vneconomy.vn)

<sup>10</sup> Nguồn: Cổng thông tin điện tử chính phủ <http://www.chinhphu.vn>.

trực tiếp với các nhà sản xuất, tham gia liên minh hàng không toàn cầu... Thủ tướng giao Bộ Giao thông Vận tải rà soát qui hoạch, ưu tiên và tạo thuận lợi về sân đỗ và các dịch vụ cho Vietnam Airlines, đồng thời tăng cường quản lý nhà nước trên lĩnh vực này. Các Bộ, ngành chức năng xem xét các cơ chế chính sách về giá chi phí các loại, điều chỉnh vốn điều lệ, lương, đào tạo nguồn nhân lực... giúp Vietnam Airlines phát triển.

Tại cuộc họp, các Phó Thủ tướng Trương Vĩnh Trọng và Hoàng Trung Hải và lãnh đạo các Bộ, ngành chức năng đều cho rằng, năm 2008, mặc dù gặp nhiều khó khăn, nhất là khủng hoảng giá nhiên liệu nhưng Vietnam Airlines đã triển khai tốt các nhóm giải pháp về thị trường, thực hiện giảm tốt đa chi phí và nguồn nhân lực, đồng thời tận dụng các nguồn vốn để đầu tư phát triển. Đặc biệt trong thời gian qua, Vietnam Airlines đã làm tốt công tác an toàn và an ninh hàng không... Các Phó Thủ tướng và lãnh đạo các Bộ, ngành chức năng đánh giá cao định hướng chiến lược phát triển của Vietnam Airlines trở thành hãng hàng không có vị trí ở khu vực và thế giới. Tuy nhiên, để đạt được mục tiêu đó, Vietnam Airlines cần phải có chính sách rõ ràng, đồng thời phải đặt công tác an toàn lên hàng đầu...

Báo cáo Thường trực Chính phủ, Tổng giám đốc Vietnam Airlines Phạm Ngọc Minh cho biết, năm 2008 là một trong những năm sản xuất kinh doanh của Tổng Công ty gặp nhiều khó khăn nhất từ khi thành lập Tổng Công ty đến nay. Nhưng bằng nhiều nỗ lực, Vietnam Airlines là 1 trong số ít hãng hàng không trong khu vực và toàn cầu đã vượt qua giai đoạn khó khăn nhất của cuộc khủng hoảng do giá nhiên liệu và ảnh hưởng của suy thoái toàn cầu. Nổi bật là bảo đảm tuyệt đối an toàn, an ninh hàng không, thực hiện tốt các nhiệm vụ chính trị được Đảng và Nhà nước giao, đồng thời thực hiện tốt các chỉ tiêu kế hoạch, sản xuất kinh doanh có lãi: Vận chuyển trên 8,8 triệu lượt khách, doanh thu đạt gần 27 nghìn tỷ, lợi nhuận trên 230 tỷ đồng và nộp ngân sách trên 115 tỷ đồng... Năm 2009, Tổng Công ty phấn đấu vận chuyển trên 9,4 triệu lượt khách, doanh thu đạt trên 23,6 nghìn tỷ và nộp ngân sách 345 tỷ đồng. Để hoàn thành kế hoạch đã đề ra, Vietnam Airlines đang tập trung triển khai các giải pháp về thị trường, quản lý chi phí, bảo đảm an toàn, an ninh và nâng cao chất lượng dịch vụ, quản lý nguồn nhân lực và đào tạo, đầu tư, tài chính và hoàn thiện cơ cấu tổ chức quản lý../.

Từ những sự quan tâm, hỗ trợ của Chính phủ cũng như các ngân hàng trong nước đối với Vietnam Airlines đã mở ra một hướng đi mới cho các hãng hàng không khác trong nước trong việc cùng hợp tác để tránh khủng hoảng.

## **2.2. Kết quả sản xuất kinh doanh của các hãng hàng không trong nước.**

### **- Vietnam Airlines:**

Trong quý I/2009, VNA thực hiện 18.087 chuyến bay an toàn, tăng 695 chuyến so với năm 2008. Vận chuyển **2.265.530 hành khách** đạt 23,7% so với kế hoạch 2009 và giảm gần 5% so với cùng kỳ. Vận chuyển khách nội địa đạt 1.398.560 hành khách, tăng hơn 1% so với cùng kỳ đạt gần 24% kế hoạch, khách quốc tế đạt 866.970 hành khách giảm gần 9% so với cùng kỳ.

Số chuyến bay bị chậm giờ giảm so với cùng kỳ năm 2008. Hệ số tin cậy khai thác đạt 88% tăng 1% so với kế hoạch. Hệ số sử dụng ghế bình quân đạt 77%.

Vận chuyển hàng hóa trong quý I/2009 đạt **28.611 tấn** giảm 3% so với cùng kỳ, đạt 23,8% kế hoạch.

**Doanh thu toàn TCTy trong Quý I/2009:** ước thực hiện là 6.107 tỷ đồng, đạt 25,82% kế hoạch năm.

**Lợi nhuận trước thuế ước thực hiện toàn TCTy là 24 tỷ đồng.**

**Nộp ngân sách nhà nước ước thực hiện là 49,2 tỷ đồng, đạt 14,2% kế hoạch năm<sup>11</sup>.**

- Các hãng hàng không khác trong nước như Jetstar Pacific, Indochina Airlines mặc dù chưa công bố kết quả sản xuất kinh doanh trong Quý 1. Nhưng với tình hình kinh tế trong nước cũng như quốc tế còn nhiều khó khăn, doanh thu của các hãng cũng sẽ bị ảnh hưởng.

### 3. Tình hình thuê mua máy bay trong nước.

Tính đến hết quý 1/2009, đội bay của các hãng hàng không trong nước vẫn giữ nguyên như năm 2008. Tuy nhiên, Vietnam Airlines đang xúc tiến đàm phán mua thêm máy bay và dự kiến sẽ được thực hiện đầu quý 2/2009.

Dưới đây là đội bay của các hãng hàng không trong nước:

#### \* VIETNAM AIRLINES.

Aircraft	On Operation	Order
Boeing B777-200ER	10	
Airbus A330-300	1	
<a href="#">Airbus A330-200</a>	2	
Airbus A321-200	14	22
Airbus A320-200	10	
Fokker 70	2	
ATR72-500	3	11

#### \* JETSTAR PACIFIC AIRLINES.

Aircraft	On Operation	Order
Boeing B737-400	5	
Airbus A320-200	1	7

#### \* INDOCHINA AIRLINES.

Aircraft	On Operation	Order
Boeing B737-800 NG	2	

#### \* AIRMEKONG (dự kiến)

<sup>11</sup> Nguồn: www.vietnamairlines.com.vn

ATR72-200	7	
Boeing B787		16
Airbus A350		10

Aircraft	On Operation	Order
Bombardier CRJ1000		4

#### 4. Dự báo tình hình.

Nhận định về tình hình vận tải hàng không năm 2009, Thủ tướng cho rằng, kinh tế thế giới suy thoái, vận tải hành khách và hàng hóa sẽ giảm nhiều so với các năm trước. Do vậy, Vietnam Airlines và các hãng hàng không khác trong nước cần phát huy thuận lợi về thị trường nội địa và khu vực vẫn tăng, tài chính, nguồn nhân lực... đảm bảo yêu cầu phục vụ vận tải hàng không cho phát triển kinh tế của đất nước và an ninh quốc phòng, đồng thời vươn lên cạnh tranh trở thành hãng hàng không mạnh của khu vực và là đơn vị nòng cốt về vận tải hàng không của quốc gia. Trên tinh thần này, Thủ tướng yêu cầu Vietnam Airlines bám sát mục tiêu đã đề ra để xây dựng chiến lược cụ thể, trong đó kế hoạch 2009 là giữ vững để phát triển, không cắt giảm các đường bay và lao động. Theo đó, Vietnam Airlines phải kiểm soát chặt chẽ các chi phí, nhất là các chương trình tiết kiệm nhiên liệu và nắn lại đường bay nhằm tiết kiệm thời gian bay vừa đảm bảo tiết kiệm chi phí, vừa góp phần nâng cao chất lượng phục vụ và giảm ô nhiễm môi trường. Bảo đảm tuyệt đối an toàn bay và giữ vững an ninh hàng không, quan tâm đào tạo nguồn nhân lực và tiếp tục triển khai kế hoạch đầu tư máy bay mới... Đảm bảo kế hoạch sản xuất kinh doanh đã đề ra, kinh doanh có hiệu quả. Nhu cầu đi lại của người dân trong nước vẫn tăng cao, đặc biệt là vào các dịp cao điểm như Tết Nguyên đán, các hãng cần phải tranh thủ để tăng tải và phục vụ hành khách tốt hơn. Đó sẽ là cơ sở để các hãng hàng không tiếp tục tồn tại trước những khó khăn và phục hồi khi tình hình kinh tế có những tín hiệu tốt.